50 GR

LOT I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

NR. 15

DWUTYGODNIK

ROK WYDAWN. XIII

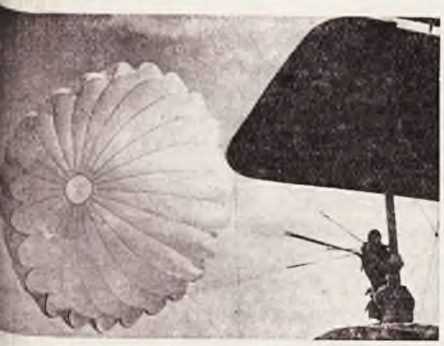
30 Sierpień 1935 r.



Legjonowo. Przed Gordon-Bennett'em.



Abisynja. Podejrzane transporty.



Skok ze spadochronem.





OBOWIĄZEK OBYWATELSKI

„Państwo Polskie jest wspólnem dobrem wszystkich obywateli".

Stoimy w przededniu wyborów do Sejmu i Senatu Rzeczypospolitej, opartych na nowej Konstytucji z dnia 23 kwietnia 1935 r.

Nowa Konstytucja jest wynikiem prac ustrojowych, prowadzonych wg. wytycznych Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, który znając, jak nikt, naród polski, dał mu w spuściźnie pośmiertnej nowe formy życia państwowego, politycznego, samorządowego i społecznego.

Konstytucja nakłada obowiązek, na uprawnionych do tego obywateli, wyboru posłów i senatorów do obu Izb ustawodawczych.

Jacy będą nowi posłowie i senatorowie?

Nie o nazwiska tu chodzi, a o reprezentantów całego narodu. Co będą i co mają reprezentować w wysokich Izbach Sejmu i Senatu? Czy partje i przekonania polityczne? — Nie, albowiem w tem właśnie leży sedno rzeczy, że nowa Konstytucja wprowadziła nowe pojęcia, nowe prawa i obowiązki dla posłów i senatorów, przekreślając raz na zawsze poprzedni system wyborczy i poprzedni ustrój ciał parlamentarnych.

Reprezentacja narodowa ma składać się z ludzi, którzy istotnie będą reprezentować interesy społeczne, samorządowe i zawodowe swych wyborców, a nie partje polityczne, trawione gorączką walk o władzę, wpływy i osobiste interesy.

Z list wyborczych partyj politycznych przeszliśmy na nazwiska kandydatów na posłów, którzy mają reprezentować w nowym ustroju pracy ustawodawczej potrzeby Państwa, jako wspólnego dobra wszystkich obywateli, potrzeby swych wyborców zrzeszonych w związkach społecznych, samorządowych i zawodowych.

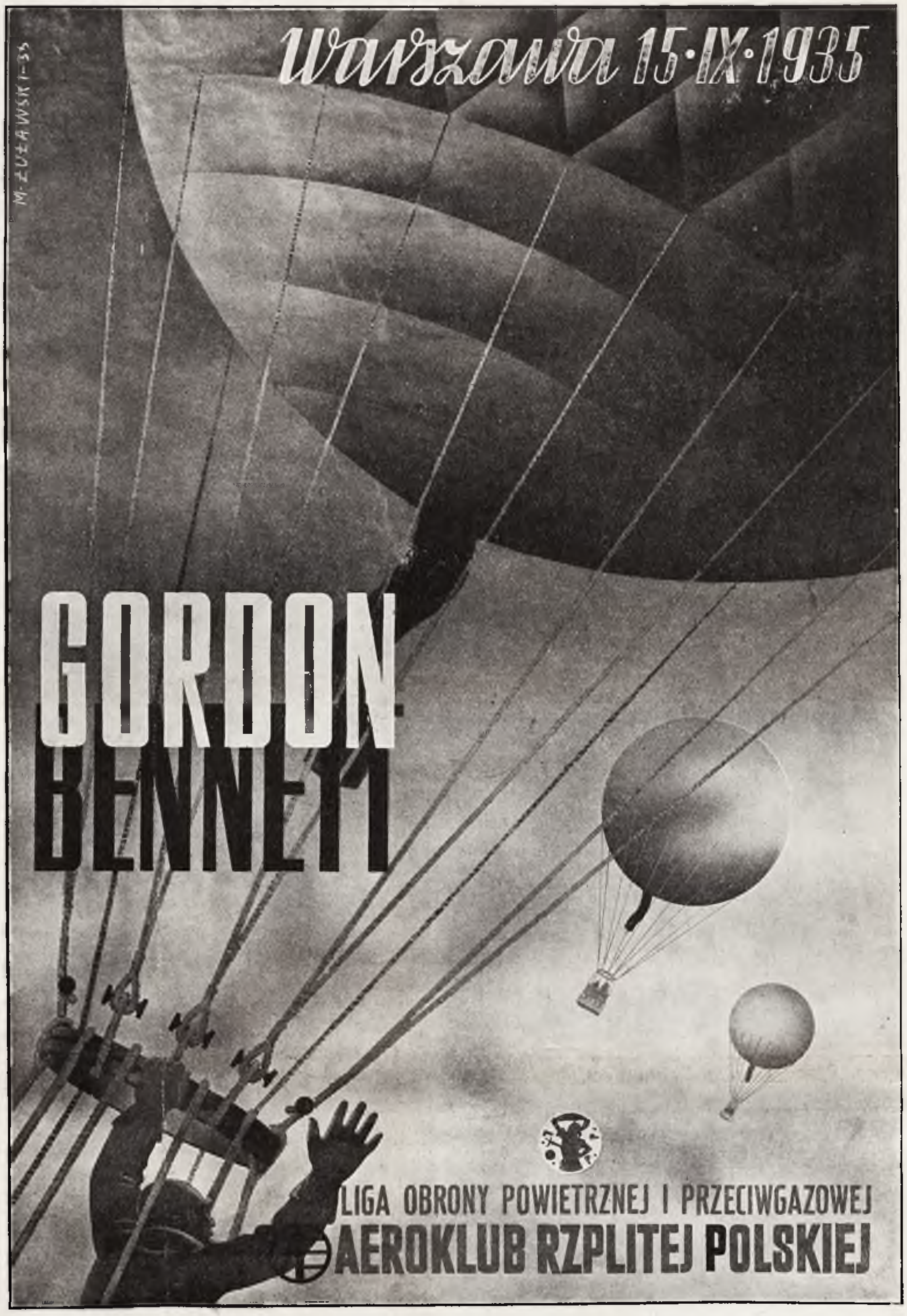
Nowo wybrani posłowie nie będą stanowić partyj politycznych, nie będą walczyć o władzę, ale będą bronić interesów całości i tych grup społecznych, które reprezentują i które są czynnikiem pracy, określonej w art. 8-ym Konstytucji, jako „podstawy rozwoju i potęgi Rzeczypospolitej".

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jest instytucją społeczną, o charakterze wyższej użyteczności, gromadzącą w swej organizacji półtora miljona członków. L.O.P.P. łączy w sobie wszystkie stany, zawody i organizacje społeczne, albowiem niebezpieczeństwo lotniczo-gazowe zagrażać będzie, w przyszłej wojnie, w równym stopniu wszystkim obywatelom. W tym stanie rzeczy niema potrzeby wysuwania własnych kandydatur, bo i tak w pośród kandydatów innych grup społecznych znajduje się wielu naszych członków i długoletnich współpracowników, którzy na niwie obrony powietrznej i przeciwgazowej Państwa pracują od szeregu lat z pełnem poświęceniem i zrozumieniem ważności tego zagadnienia.

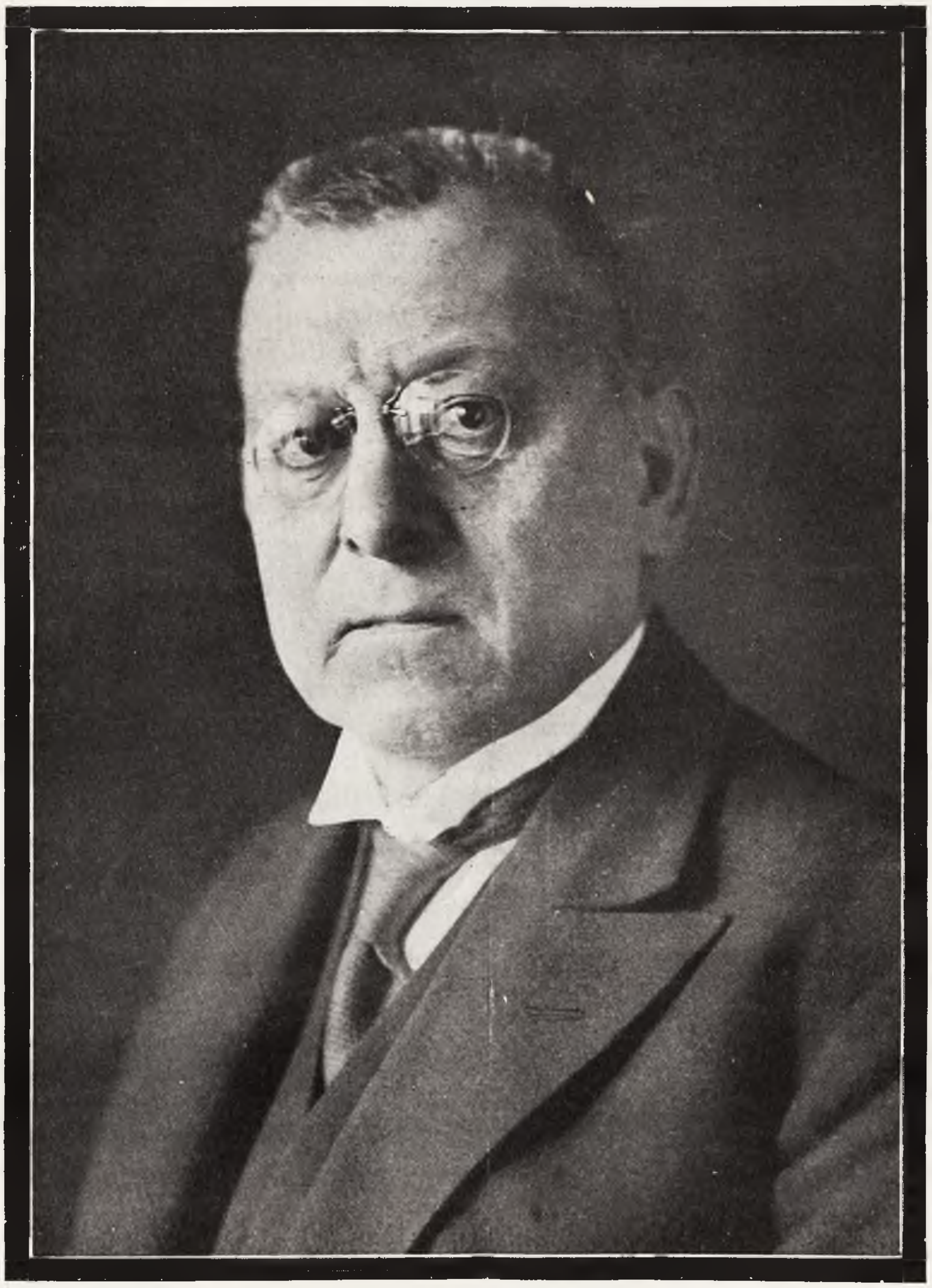
Ci nasi współpracownicy, pochodzący z różnych sfer społecznych, będą niewątpliwie bronić interesów Ligi, w miarę swych najlepszych chęci, nie naruszając w niczem interesów reprezentowanych przez siebie ugrupowań społecznych, czy zawodowych. O to jesteśmy spokojni i wierzymy, że tak, jak całe społeczeństwo darzy L.O.P.P. swem zaufaniem, tak i na terenie Sejmu i Senatu naszymi reprezentantami będą wszyscy posłowie i senatorowie, którym dobro i rozwój lotnictwa polskiego, oraz obrony przeciwlotniczo-gazowej kraju i jego ludności leży na sercu.

Obowiązkiem obywatelskim nas, członków L.O.P.P., będzie udać się do lokali wyborczych i złożyć do urn głos na tych kandydatów, których według swego sumienia i rozumu uważamy za najgodniejszych do „pracy na rzecz dobra Państwa i troski o jego godność, zwartość i moc".

A. W.



Przygotowania do międzynarodowych zawodów balonów wolnych trwają w pełni. Na mieście ukazały się już plakaty propagandowe zawodów, zorganizowanych przez A.R.P., a finansowanych przez Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.



Ś. P.

DR. ZENON MARTYNOWICZ

KAWALER ORDERU „POLONIA RESTITUTA".

Dnia 23 sierpnia b. r. zmarł dr. Zenon Martynowicz, Dyrektor Chemicznego Instytutu Badawczego. Świat naukowy polski poniósł bolesną stratę w śmierci tego wybitnego uczonego, a społeczeństwo straciło gorliwego i niestrudzonego działacza społecznego.

Z osobą ś. p. Zmarłego łączy się pewien okres pracy dla Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, której był Prezesem w latach 1931—1933 r.

Bezpośredni współpracownik i następca Pana Prezydenta R. P. prof. Ignacego Mościckiego na stanowisku kierownika Chemicznego Instytutu Badawczego, oddał nieocenione zasługi nauce polskiej i zagadnieniom obrony przeciwgazowej państwa i jego ludności.

Żegnając Go na wieczny spoczynek, Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej łączy się w ogólnej żałobie, zachowując we wdzięcznej pamięci osobę swego byłego Prezesa, tak zasłużonego dla państwa i rozwoju naszej organizacji.

Na pogrzebie który odbył się w Warszawie dn. 26 sierpnia 1935 r., Zarząd Główny reprezentowała delegacja z pułkownikiem inż. K. Moniuszką na czele. Delegacja ta złożyła wieniec na trumnie Zmarłego i była wyrazicielką głębokiego współczucia Zarządu Głównego L. O. P. P. dla Rodziny.

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI.

L. O. P. P.

GROZA WOJNY POWIETRZNEJ NAD ABISYNJĄ.



ALARMY prasy europejskiej, zapowiadające nieuniknioną wojnę pomiędzy Włochami a Abisynją, zelektryzowały cały świat.

Mussolini prze do wojny, mającej na celu zajęcie Abisynji i uczynienie z niej kolonji włoskiej. Zdaje się, że dziś już nic go nie powstrzyma od realizacji swych zamiarów.

Okręt za okrętem, pod flagą Królestwa Italji, przepływa kanał Sueski, wyrzucając w portach Erytrei i Somali coraz to nowe dywizje piechoty i eskadry lotnicze, bogato wyposażone w sprzęt wojenny.

Dwu synów Mussoliniego, Vitorio i Bruno, oraz jego zięć hr. Ciano, odpłynęli już do oddziałów lotniczych, skoncentrowanych w Afryce, na okręcie „Saturnia" razem z milicją faszystowską, z legjonu toskańskiego.

Dekretem królewskim siły lotnictwa włoskiego zostały powiększone o 500 oficerów, 1860 podoficerów i 10.988 żołnierzy. O ile została powiększona liczba samolotów dekret nie mówi, ale należy sądzić, że o odpowiednio dużą cyfrę, w stosunku do zwiększeń personalnych. Na terenie koncentracji wojsk włoskich w Erytrei i Somali przygotowano już 35 lotnisk.

Wojna! wojna! — bije olbrzymiemi literami ze szpalt dzienników, z okrzyków rozentuzjazmowanych tłumów na ulicach miast i portów słonecznej Italji, w pieśni giovinezzy i marszach oddziałów wojskowych, odpływających do Afryki.

Jeden ze starszych typów Junkersa, wchodzący w skład uposażenia lotnictwa abisyńskiego.



Nad Abisynją zawisły ciężkie chmury, niewróżące nic dobrego.

Bosonodzy żołnierze „Króla Królów" ćwiczą się na gwałt pod kierunkiem oficerów szwedzkich i uzbrajają się jak mogą. Olbrzymi kraj, trzykrotnie większy od Włoch, najeżony skalistemi górami, o ludności rolniczej i myśliwskiej, różnoplemiennej, zjednoczył się w niebezpieczeństwie, z silnem postanowieniem bronienia się do upadłego.

Ale cóż znaczy największe nawet bohaterstwo wobec nowoczesnej broni, jaką zastosują Włosi. Dalekonośna artylerja, szybkostrzelne karabiny maszynowe, tanki, samoloty, pociski, bomby i gazy — to środki, którym oprócz bohaterstwa trzeba przeciwstawić równie doskonałą technicznie broń obronną.

Samoloty!

Czy bohaterstwo żołnierzy abisyńskich powstrzyma napad lotniczy, odbywający się ponad ich głowami w głębi ich własnego kraju? Tonny bomb lotniczych, rzuconych na osiedla abisyńskie, daleko za frontem najwaleczniejszej nawet armji, zrobią swoje.

Jak ochronić kobiety i dzieci wiosek etjopskich przed skutkami bomb burzących, odłamkowych, zapalających, czy gazowych, zrzuconych bezkarnie z samolotów włoskich?

Bezkarnie? — Tak, bo aby móc odeprzeć taki atak, trzeba mieć własne silne lotnictwo bombardujące, które w odwet za zbombardowanie własnego kraju odpowie zbombardowaniem kraju nieprzyjacielskiego i jego ludności.

Co może Abisynja przeciwstawić potężnej armji powietrznej Włoch, składającej się z 5-ciu brygad lotniczych, wyposażonych w około 500 samolotów bombardujących i myśliwskich. Jakie bezpieczeństwo może dać odległość od teatru wojny, gdy najnowsze włoskie samoloty bombardujące, zdolne są do przewiezienia 1-ej tonny bomb na odległość 2.000 klm., lub 2-ch tonn bomb na odległość 1.000 kilometrów.

Czy zarządzenie Negusa, polegające na ukryciu w lasach ludności, zaalarmowanej wystrzałami karabinowemi służby obserwacyjno - alarmowej, w czasie nalotu lotnictwa włoskiego, da odpowiednią ochronę mienia i życia zagrożonej ludności?

Abisynja nie ma lotnictwa, lub prawie, że go nie posiada.

Nie ma zorganizowanej obrony przeciwlotniczej—nie ma organizacji, któraby uświadomiła i przygotowała ludność do obrony przeciwlotniczej i zmniejszenia skutków napadu z powietrza.

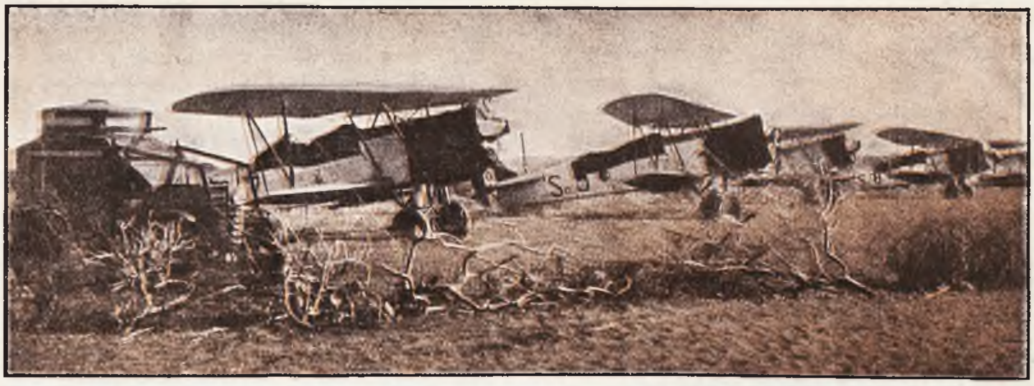
Każdy włoski napad z powietrza będzie niósł w sobie ogrom niebezpieczeństwa dla ludności, zupełnie wobec niego bezradnej.

Biedne te wioski arabsko-murzyńskie, które będą płonąć jak pochodnie pod działaniem bomb zapalających, — biedni ludzie bez organizacji ochronnej, bez masek gazowych i bezpiecznych schronów, ginący masowo w trujących obłokach bomb gazowych, zrzuconych z samolotów, czy też bomb lotniczych, niszczących wszystko na swej drodze. — Jedyną obroną Abisynji jest olbrzymi i górzysty teren, słaba gęstość zaludnienia, brak większych skupień ludzkich, ośrodków komunikacyjnych i przemysłowych, t. j. wszystkich tych objektów, które są najwięcej ponętnemi celami dla ataków lotniczych.

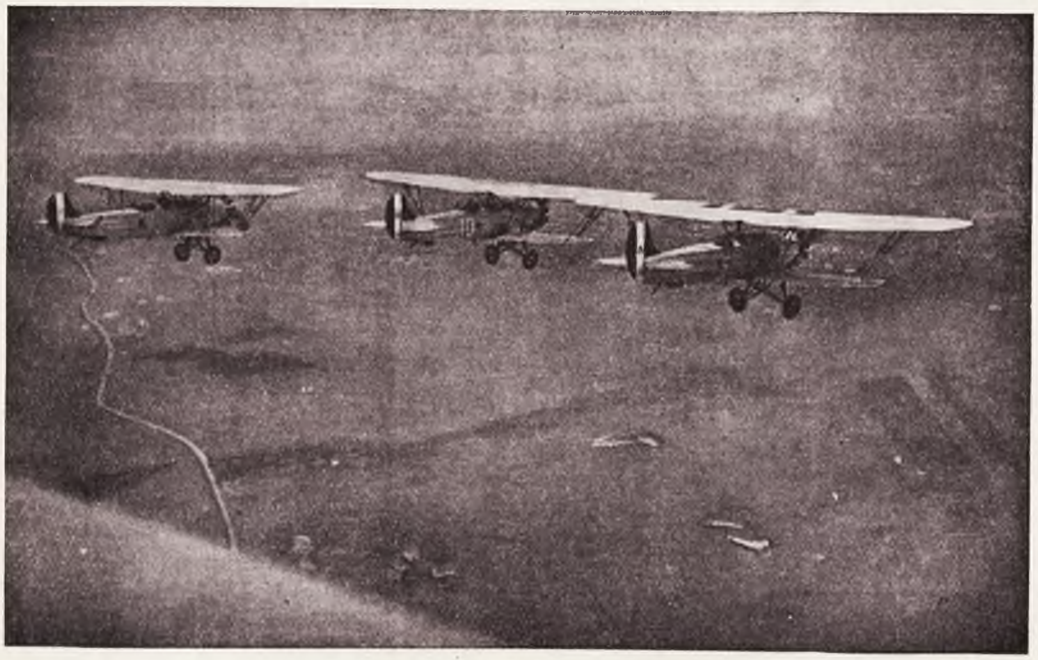
Zasadą obrony przeciwlotniczej jest rozrzucenie i ukrycie w terenie wszystkich celów, nadających się do bombardowania z powietrza. Naturalne warunki są sprzymierzeńcem Abisyńczyków w obronie przeciwlotniczej. Czy one wystarczą? — trudno to określić.

W każdym bądź razie możemy przypuścić, że o ile dojdzie do wojny, to znów będziemy świadkami groźnego zjawiska, które nam udowodni słuszność twierdzenia, że „biada narodom nieuświadomionym o niebezpieczeństwie powietrznem i nieprzygotowanym do obrony przeciwlotniczo-gazowej swego kraju i swej ludności".

Mjr. pil. A. Wojtyga.

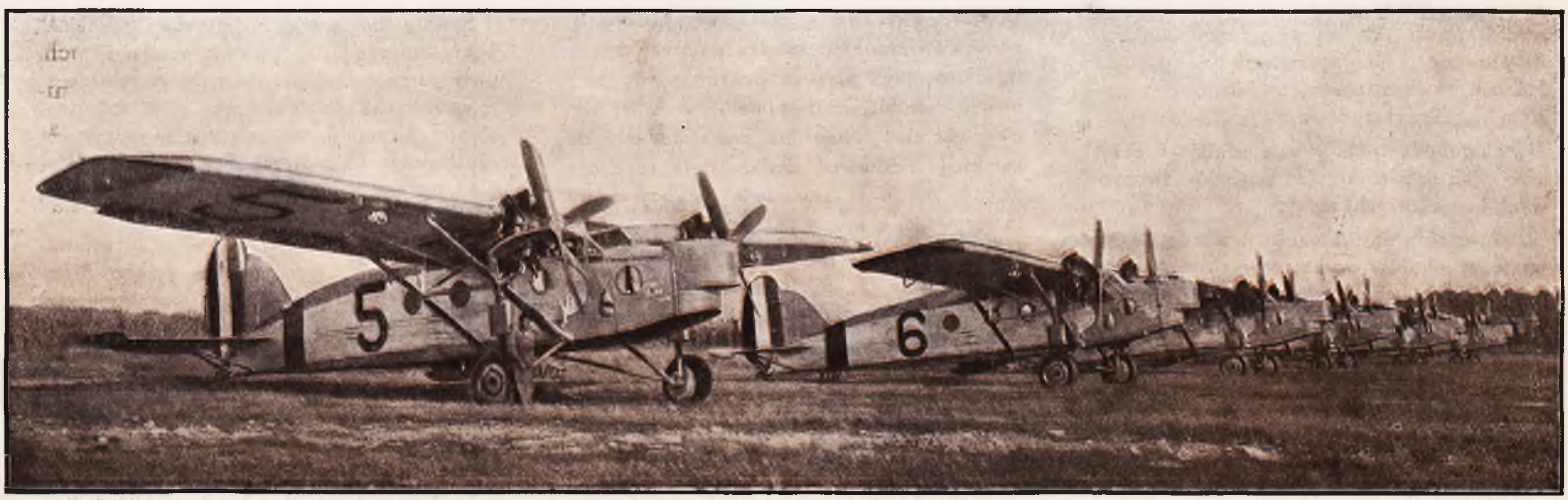


Eskadra włoska na lotnisku w Erytrei.



Samoloty włoskie w szyku bojowym przelatują nad Somali.

Ciężkie włoskie samoloty bombardujące typu Caproni, przed wyruszeniem do Afryki.





Szybownictwo motorowe

Szybowiec z silnikiem, ten na oko paradoksalny, a w istocie rzeczy tak konsekwentny etap rozwoju szybownictwa, stanowi dziś przedmiot najżywszego zainteresowania nietylko ze strony „zawodowych" szybowników, lecz i licznych rzesz pilotów motorowych, których czy to ciężkie czasy, czy też pewne zamiłowania w kierunku swobodnego bujania pod obłokami „z orłem i kanią w zawody", skłoniły do oglądnięcia się za czemś, coby pozwoliło na zrealizowanie ich pragnień lotniczych.

W istocie rzeczy szybowiec „motorowy", która to nazwa przyjęła się już u nas w Polsce, jest punktem zbiegnięcia się dwu kierunków — możnaby rzec — wprost przeciwnych. Jeden, to efekt powstania szerokich rzesz pilotów szybowcowych wyższej kategorji (np. C), którym jedna lub dwie na rok wyprawy na odległe przeważnie szybowisko, — oraz w większości krajów b. uciążliwe warunki uprawiania lotów po wleczonym starcie za samolotem (w miejscowości, w której zamieszkują czy pracują), — ani rusz nie mogły wystarczyć. Tym potrzeba maszyny, która nie przestając być szybowcem, zdolnym do lotu żaglowego w normalnych warunkach, nie posiadałaby jednak jego cech ujemnych, któremi koniec końców jest niemożność samodzielnego startu i nigdy niedająca się wykluczyć ewentualność lądowania w miejscu, do celu tego niekoniecznie się nadającem. Nie chcemy przez to bynajmniej powiedzieć, by te dwie konieczności miały dyskwalifikować szybowiec: każdy medal ma dwie strony, co zresztą niemało przyczynia się do jego wartości! Ale ma sens również i takie rozwiązanie, które tych cech nie posiada. Ma ono bowiem inne zastosowania i z „czystym" szybowcem wcale nie koliduje.

Tę swobodę ruchów daje silnik, — oczywiście jak najsłabszej (ze względów finansowych i rzeczowych) mocy.

Było rzeczą naturalną, że wielu (o ile nie wszyscy) pilotów szybowcowych chce uzupełnić swoje możliwości lotnicze przyswojeniem sobie pilotażu motorowego. I tu szybowiec słabosilnikowy oddać musi nieocenione usługi. Bezpośrednie przejście od „Komara" do jakiejś szybkiej maszyny sportowej, to — bądź co bądź — skok dość odległy. Skakanie zaś nie jest właściwe przy rozwoju naszych umiejętności. Sama natura uczy nas postępu stopniowego, acz nieustannego. I w tem właśnie znaczeniu szybowiec motorowy ma oddać nieocenione usługi, co sprawia, że nie mija tydzień, byśmy nie dowiadywali się o nowych maszynach tego typu, budowanych we wszystkich krajach cywilizowanych.

Wiąże się to z kwestją szkolenia w lotnictwie wogóle. Praktyka poucza, że szkolenie pilotów motorowych w ten sposób, by pierwszym szczeblem był pilotaż szybowcowy, daje nietylko lepsze rezultaty, niż szkolenie odrazu na maszynach silnikowych, ale jest i grubo tańsze. I to w dwojakim sensie. Raz dlatego, że posiadający odpowiednie kwalifikacje fizyczne i moralne kandydat na pilota mniej kosztuje, niż gdyby szkolono go wyłącznie na „motorach", powtóre — i to jest niemniej ważne — znacznie prędzej i taniej można rozpoznać, którzy uczniowie tej pewnej dozy talentu lotniczego nie posiadają. Bo jest mimo wszelkiej łatwości pilotażu pewne minimum nietylko zdrowotne, ale i specjalnie sportowo-lotnicze, poniżej którego nie można spodziewać się dobrych rezultatów. Trzeba mieć pewne zacięcie lub „żyłkę" — jeśli kto woli. A tego nie wykaże najstaranniejsze badanie lekarskie.

Z tego względu szybownictwo posiada (obok swej wartości propagandowej) znaczenie bezpośrednie dla doboru i kształcenia materjału ludzkiego dla obrony kraju, — a szybownictwo motorowe zapewne niemniejsze. W istocie, w niedalekiej przyszłości, można sobie wyobrazić szkolenie w następujący sposób: pilotaż czysto szybowcowy, szybowiec motorowy, samolot silnikowy normalny.

To wszystko tyczyło się kierunku pierwszego, od samolotu bez silnika — do szybowca z motorem, ewentualnie dalej — do normalnej maszyny motorowej.

Jest i drugi kierunek, który dlatego nazwaliśmy odwrotnym, że prowadzi od mocy dużej ku małej, w niektórych wypadkach (lot żaglowy jest przecież tak piękny i wspaniały sam w sobie!) — do szybowca czystego. Ten kierunek jest z ruchem szybowcowym spokrewniony w wielu punktach.

Wynikł on bowiem z pragnienia zwykłego „szarego" człowieka do użytkowania, a może i posiadania własnego samolotu. Żeby się to pragnienie mogło zrodzić, na to trzeba było wielkiego spopularyzowania lotnictwa w sensie praktycznym, a pod tym względem szybownictwo ma znaczenie wprost epokowe. Druga sprawa, to to, że ograniczone finansowo warunki prowadzą z natury rzeczy ku konstrukcji wysoce pokrewnej do szybowca. Istotnie, wiele samolotów słabej mocy powstało dawno już przez dodanie do zwykłego szybowca silnika. Była to droga najprostsza. Cała „ideologja" szybownictwa motorowego, o której dalej powiemy, jest od tych prób pierwszych dużo młodsza.

Oczywiście, że nie jest to ewentualność jedyna. Między słabosilnikowym samolotem turystycznym a szybowcem motorowym dadzą się pociągnąć granice dość wyraźnie. Granice te sprecyzowano niedawno na konferencji Istus'a *) w Berlinie i wyrażają się one konkretnemi liczbami wielkości charakterystycznych samolotu. Istnieje rzeczywiście szereg maszyn o mocy 25 KM lub nawet niżej, które mimo to niczem nie przypominają szybowca. Wystarczy wspomnieć chociażby tak niesłychanie popularny we Francji (a ostatnio i w innych krajach) „Pou-du-Ciel", aby sobie to uprzytomnić.

Tak więc drugi kierunek — ku malejącej mocy — niekoniecznie musi prowadzić do tego, co rozumiemy przez „szybowiec motorowy". Ale często prowadzi. Można rzec, że ten kierunek rozdwaja się na dwie drogi: szybowcową i samolotową.

W świetle powyższego jest widoczne, co wpłynęło na powstanie szybownictwa motorowego. Ale, jak często się zdarza, samo ono, prężnością przenikających je idej, znacznie rozszerzyło i pomnożyło horyzonty swych możliwości i zastosowań.

Przypomnijmy pokrótce najprzystępniejsze określenie szybowca motorowego. Jak sama nazwa wskazuje, jest to aparat, który jest w stanie wykorzystać prądy wznoszące atmosfery, zaś dla celów pomocniczych raczej posiada słaby silnik. Nic nie szkodzi, jeśli te funkcje „pomocnicze" silnika zmieniają gruntownie zakres możliwości tej maszyny w porównaniu z normalnym szybowcem. Istotą lotu ma pozostać żaglowanie. Z niezbyt licznemi wyjątkami nie żąda się tu ani dużej szybkości, ani wysokich innych t. zw. wyczynów samolotu. Wysokość zdobędzie się na termice, a szybkość powiększy wiatr. Z tego względu charakter takiej maszyny jest wybitnie sportowy, a na możność takiego użytkowania, jak zwykłego samolotu, nikt nie nastaje. Z takiemi zamiarami odsyła się do grupy samolotów turystycznych małej mocy, a szybowiec motorowy nie jest do podróży handlowych. Niewieleby z niego zresztą w tych warunkach pozostało.

Jeśli chodzi o zakres zastosowań szybowca motorowego, to wymieniliśmy już przeszkalanie szybowników na pilotów motorowych, loty żaglowe po samodzielnym starcie, (no i oczywiście — przy użyciu silnika w obszarze prądów duszących, czy też przy długotrwałym braku prądów nośnych), wreszcie mówi się wiele o lotach treningowych przy braku trwałym prądów wstępujących t. zn. np. zimą. To jest powiedziane zgrubsza, w ogólnych zarysach. O szczegółach napisano już całe mnóstwo, i w świetle tych wynurzeń krystalizuje się zwolna pogląd na tę dziedzinę.

Sporny jest punkt, dotyczący szkolenia początkowego na pilotów szybowcowych przy pomocy szybowców motorowych (dwumiejscowych). Zwolennikiem tej metody jest słynny Kronfeld, pracujący nad rozwojem szybowców motorowych BAC w Anglji. Pogląd ten ma jednak i swoich wielkich przeciwników. Ostatnio we „Flugsporcie" inż. Wolf Hirth, jeden ze współtwórców szybownictwa niemieckiego, bardzo gorąco broni tezy, że daleko tańsze i zupełnie bezpieczne jest szkolenie z pomocą wydźwigarki, przy którem również nie są oczywista niezbędne prądy nośne. Musimy mu wierzyć, rozporządza on bowiem doświadczeniem, nabytem przez 6.000 tego rodzaju lotów, w kierowanej przez siebie szkole w Hornberg, w górach Olbrzymich. W Polsce pierwsza wy-

*) Internationale Studien Commision für motorlosen flug.

dźwigarka dopiero się robi i nie mamy tu jeszcze własnych doświadczeń. Ale, że wydźwigarka jest dobra i tania, za tem przemawia jej wielkie rozpowszechnienie w Niemczech i w niektórych innych krajach.

O celowości użycia szybowca motorowego jako stadjum pośredniego między szybowcem normalnym a samolotem nikt już dziś nie wątpi. Pogląd ten podziela m. in. kierownicza instytucja szybownictwa niemieckiego Deutsche Forschungs Institut für Segelflug, której kierownikiem jest słynny prof. Walter Georgii (por. Luftwissenschaft, zeszyt 10 z 1934 r.).

Podobnie bezsporne są korzyści z użycia szybowca motorowego w tych porach roku, kiedy niema termiki, dla podtrzymania formy pilotów szybowcowych, zwłaszcza wyższych kategorji. Jednak odpowiedź na pytanie, czy samolot holujący ulegnie zupełnemu wyparciu przez szybowiec z silnikiem, byłaby dziś jeszcze przedwczesna. Zapewne oba rodzaje będą mogły współżyć, gdyż dla dalszych przelotów np. transportowych lot szybowca o własnym słabym silniczku w takiej porze jak jesień, byłby i nużący i kosztowny, a czasem zgoła niemożliwy.

A teraz zajmiemy się lotem żaglowym, — po samodzielnym starcie i z gwarancją przebycia obszarów nienośnych. O ile poprzednio wymienione zastosowania nie są dla pilota celem, ale jedynie środkiem, drogą do osiągnięcia szczebli wyższych, — to tu dochodzimy do jądra zagadnienia. Tu zaiste trudno chyba przewidzieć wszystkie możliwości. Wymieńmy więc niektóre. Na samem czele postawimy t. zw. turystykę szybowcową, której wielkim propagatorem jest w Niemczech Piotr Riedel, znakomity szybownik i naukowy badacz szybownictwa, z którego poglądami zgadza się też wspomniany już Wolf Hirth i prof. Georgii, mający na obszarze Niemiec głos wyroczni. Polegałaby ta turystyka na starcie zupełnie samodzielnym lub z silnikiem i pomocą liny startowej, potem — lot na termice, wspomaganej małym silniczkiem, — i wreszcie lądowanie na pierwszej z brzega łączce, która się „nawinie" pod wieczór. Nie trzeba tu nietylko obszernego, ale wogóle żadnego lotniska. Dziesięciu silnych, młodych mężczyzn można znaleźć wszędzie. Gdy ci wspomogą silnik, do startu wystarczy 5 metrów równej ziemi i trochę niezabudowanej przestrzeni. Riedel pisał kiedyś coprawda o turystyce czysto szybowcowej ,gdzie do startu miały służyć wydźwigarki. Ale nie jest po pierwsze rzeczą łatwą rozrzucić po kraju odpowiednio dużej liczby tych wydźwigarek, a powtóre w trudnych warunkach możnaby być zmuszonym lądować przymusowo 15 razy na dzień. Tego już zawiele! Ale i na tem nie koniec. Żadna wydźwigarka nie da tyle wysokości, żeby przelecieć 10-kilometrowe np. duszące pasmo lasu. Szybowiec motorowy zrobi to bez trudności, mimo, że także oczywiście nie nadaje się do latania w wybitnie i długotrwale złych warunkach atmosferycznych. Tak więc teraz nie słyszy się o turystyce czysto szybowcowej, choć niewątpliwie ma ona pewne szanse przy dalszym rozwoju szybowisk płaskich.

Inną gałęź zastosowań stanowi szkolenie szybowników w locie żaglowym na termice. W stadjum początkowem latania wyczynowego, wyszukanie „kominów" czy „pęcherzy" zajmuje wiele czasu, a utrzymanie się w nich niezawsze się udaje. To też pomoc silnika w takich chwilach będzie miała nieocenione znaczenie i dla tempa szkolenia (a więc i finansowe), i dla samopoczucia początkowego pilota, i wreszcie dla bezpieczeństwa.

Dalej wymienić trzeba udział na szybowcu motorowym w zawodach czystoszybowcowych, gdzie łatwość i szybkość transportu powrotnego zapewnia silnik. Specjalne znaczenie ma też silnik dla wodnoszybowców, przyczyniając się walnie do ich rozwoju, skoro zniknie zawsze dotąd aktualna obawa przymusowej kąpieli. Różni autorowie dodają jeszcze szereg drobniejszych ewentualności, które wspólnie stanowić będą właściwe użycie szybowca motorowego, jako aparatu samego w sobie doskonałego i pozwalającego na zaspokojenie potrzeb lotniczych szerokich warstw.

*

Jeżeli powiedzieliśmy, że szybowiec motorowy — to punkt zbieżności dążeń szybowników i potrzeb tych pilotów motorowych, którzy w swym pochodzie ku małej mocy przyjęli koncepcję szybowcową, to jasna staje się chęć zatrzymania na szybowcu motorowym jak najbardziej wybitnych cech czystego szybowca rasowego.

Ostatniemi czasy jest do zanotowania kilka silnych i konsekwentnych przejawów tej dążności. Że nie wystarczy do pierwszego z brzegu szybowca bylejak doczepić silnik, to już wiemy od dziesięciu lat. Najpierw kwestja bezpieczeństwa, pozatem wymaganie szybownicze nie byłyby w ten sposób bynajmniej zaspokojone. Dlatego zwrócono się do konstrukcji specjalnych, jak np. znany niemiecki „Maikäfer" lub „Kormoran" włoski „Alca", belgijski „Saint Hubert" i in. Jednak i tych maszyn, jakkolwiek powstały w niedalekiej przeszłości, nie można uznać za ostatnie słowo. Ich właściwości lotne jeszcze nic nie usprawiedliwiają w 100% ich nazwy „szybowiec", którą nadali im ich twórcy, jakkolwiek są to konstrukcje bardzo przemyślane i pod niejednym względem doskonałe. My, szybownicy, chcemy, żeby nasz szybowiec motorowy latał na termice, jak najlepszy szybowiec rasowy! Stąd wniosek prosty — usunąć silnik przy locie żaglowym. Oczywiście — nie wyrzucić wogóle, ale schować tak, jak chowa się w nowoczesnym samolocie podwozie lub płozę ogonową. Wniosek nie jest znowu najświeższej daty, ale dopiero teraz zaczęto o nim mówić na serjo i przystąpiono do jego poważnej realizacji. Niedawno maszynę, której doskonałość dorównywa najlepszym szybowcom rasowym, zaopatrzną w silnik, zbudował Anglik p. J. Carden przy współpracy znanego angielskiego konstruktora szybowców p. Baynes. W szybowcu tym można w locie schować lub wyciągnąć cały silnik, razem ze śmigłem. Oczywiście mechanizmy, służące do tego celu, nie są wcale proste. Ale to jest dopiero pierwszy krok. Niewątpliwie wkrótce zobaczymy dalsze modele, gdzie ilość korbek, kółek zębatych i dźwigni będzie znacznie mniejsza.

Idea ta obudziła najżywsze zainteresowanie w Niemczech. Trzeba przyznać, że tym razem uczniowie (bo nimi są Anglicy w stosunku do Niemców w dziedzinie szybownictwa) prześcignęli nauczycieli. W dwa tygodnie po pierwszych wzmiankach o szybowcu Carden-Baynes inż. Riedel ogłosił we „Flugsporcie" artykuł, w którym ,opisując swój nowy szybowiec silnikowy „Motor-Condor" (jest to bowiem w istocie wzmocniony szybowiec rekordowy „Condor" z odejmowanym silnikiem — coś jak żaglówka z przyczepnym motorkiem), oświadczył, że uważa go za pierwszy etap na drodze do zbudowania szybowca z silnikiem ukrytym w kadłubie i napędzanem przez przekładnię śmigle, które będzie można w locie ukryć w kadłubie lub znowu wyciągnąć do pozycji umożliwiającej normalne działanie. Różnica więc poglądów p. Riedla i p. Cardena leży tylko w tem, że pierwszy chce nastałe schować silnik, zaś drugi ustawia go do pracy nazewnątrz kadłuba — ze względów zresztą wyłącznie konstrukcyjnych, a nie zasadniczych. Różnica więc bardzo nieistotna.

W tem samem piśmie inż. Hirth tydzień później zgodził się, że takie właśnie rozwiązanie jest rozwiązaniem idealnem, nazywając szybowiec „Maikäfer", nad którym niedawno trudził się, jakby nie było, cały DFS z paroma tuzinami inżynierów, — poprostu „czemś, podobnem do szybowca z wbudowanem na stałe małym silnikiem". A „szybowcem motorowym" nazywa to tylko, co w nieco odmiennej postaci zaprezentowali p. p. Carden i Baynes. Hirth bowiem hołduje tu dokładnie temu samemu ideałowi, co i Riedel, — z tą odmianą ,że przewiduje użycie w przyszłości napędu nie przez śmigło, lecz przez drgające skrzydełka, co zresztą jest narazie muzyką przyszłości.

Tak oto dwie wielkie powagi poparły piękną inicjatywę angielską. Można spodziewać się na tem tle interesującej i owocnej rywalizacji.

*

Polska w dziedzinie szybowców z motorami nie zdążyła dotąd zebrać własnych doświadczeń, i zaczyna obecnie to czynić. Dlatego też świat szybowników z takiem ogromnem zainteresowaniem patrzy na „Amę", nasz pierwszy szybowiec motorowy. Do tej pory gromadziliśmy tylko spostrzeżenia obcych, co ma zresztą swoje znane zalety. Teraz pora już przejść do samodzielnej pracy. Jest nią AMA. Nie wymagajmy, by spełniła te wszelkie postulaty, o jakich się tu pisało. Od czasu, gdy ją zaprojektowano, wiele poglądów się zmieniło. Jest rzeczą wiadomą, że nigdzie postęp nie kroczy takiemi siedmiomilowemi butami, jak w lotnictwie. A w szybownictwie, tej najmłodszej jego dziedzinie, jest jeszcze wielekroć szybszy.

To też jeśli w dniu, gdy AMA ukończy swe próby, będą już na świecie szybowce motorowe bardziej zaawansowane, to nie będziemy mieli o to do niej żalu. W rozwoju naszego szybownictwa będzie ona mimo to miała znaczenie jak najdonioślejsze. Tędy bowiem prowadzi droga do zrealizowania ożywiającego nas wszystkich hasła: „Lotnictwo dla nas!"

T. W.





SPADOCHRON PRZYJACIEL LOTNIKA

nap. STEFAN ŁASZKIEWICZ

ZAWSZE mi żywo stoi w pamięci zdjęcie z czasów wielkiej wojny, dokonane podczas walki powietrznej przez obserwatora, biorącego w niej udział. Jeden z samolotów, trafiony widocznie zapalającą kulą w zbiornik, płonął jak pochodnia i szedł do ziemi. Pilot żywy, lecz oszalały ze strachu czy też z żaru, wyskoczył z niego. Spadochronów wówczas jeszcze nie używano. Na zdjęciu było widać obok płonącego samolotu bezwładny kształt człowieka, zaczynający spadać. Miał do przemierzenia trzy tysiące metrów. Napróżno rozumuję, że to już dawno po fakcie. Gdy patrzę na owo piekielne zdjęcie, robi mi się zimno. wydaje mi się, że ten człowiek jeszcze żyje, myśli, może krzyczy rozpaczliwie, a oto za kilkadziesiąt sekund zostanie z niego miazga.

Dziś poszliśmy naprzód. Każdy lotnik jest zaopatrzony w spadochron. Gdyby policzono tych wszystkich, którym spadochrony uratowały życie, utworzyłyby się z tego kolumny nazwisk, idące w tysiące. Spadochron staje się najbliższym przyjacielem lotnika. Zaufanie do spadochronu to podstawa dobrego samopoczucia w locie. Nasze krajowe spadochrony, wyrabiane w Jabłonnie na wzór amerykańskich Irvina, są wzorem doskonałości i solidnego wykonania. Chodzi tylko o to, żeby podczas wypadku potrafić z nich skorzystać i przez zbytni pośpiech, lub zdenerwowanie nie narazić się na niespodzianki. Dlatego obecnie każdy pilot po ukończeniu wyższego kursu pilotażu musi przejść skok ze spadochronem. Skok taki bez względu na to, jak długo kto latał, sprawia zawsze po raz pierwszy kolosalną emocję. Nie łatwa to rzecz, porzucić twarde oparcie samolotu i z wysokości kilkuset metrów „wysiąść" w powietrze.

Duży, trzysilnikowy samolot, ze specjalnie usuniętemi drzwiami do tego celu, zabiera pięciu uczni. Po osiągnięciu wysokości 600 metrów i nadleceniu nad lotnisko instruktor daje sygnał do skoku, następnie powtarza go co dwie sekundy. W wypadku, gdyby uczeń zawahał się i opóźnił moment skoku, obowiązkiem instruktora jest zepchnięcie niedojdy, gdyż w razie opóźnionego skoku można wylądować zamiast na obliczonem miejscu, na nieznanym terenie, a lądowanie na zabudowania lub lasy nie należy do zbytniej przyjemności.

Mamy skakać. — Słuchaj, — mówię do kolegi, który jest zabobonny. — Czy wiesz, że twój spadochron ma numer 13?

Tamten zamiast się zmartwić, śmieje się pełną gębą jak z dobrego kawału. — Popatrz — pokazuje. — Temu numerowi dalej do trzynastki niż stąd do Berdyczowa. — Zauważył to wpierw ode mnie i natychmiast zmienił.

— A ty popatrz dobrze na słońce — radzi mi tonem bazyliszka.

Czuję podstęp, lecz nie mogę go wywąchać.

— Dlaczego?

— Bo więcej go już po skoku nie zobaczysz.

Mamroczę jakieś wyrazy na odczynienie uroku i idę do punktu sanitarnego, gdzie bandażują nogi w kostce. Ma to przeciwdziałać wykręceniu podczas niefortunnego, lub brutalnego lądowania. Opowiadają wprawdzie o jednym, który gdy obandażował się od stóp do szyi, wykręcił akurat napięstek. Nie mam czasu na sprawdzenie tego, gdyż oto samolot i ów żelazny wilk instruktor, który wyrzuca, a o którym się dotychczas tylko słyszało, już czekają. Instruktora takiego nazywamy „wykidajłą" i żywimy dla niego zabobonny szacunek. Zaprasza nas łagodnym, grzecznym ruchem do wnętrza. Nie mamy siły odmówić tak wytwornym zaprosinom i przekraczamy progi ogromnej kabiny. Za chwilę grzmot trzech motorów, mała rozbieżność w poglądach naszych, czy w taki ranek lepiej jest skakać z trampoliny do wody czy na ziemię i oto już jesteśmy w powietrzu.

Naogół na twarzach nie widać uniesienia. Wykidajło ma paskudną minę jakby odprowadzał pięciu nieboszczyków na cmentarz. — Niech pan tylko mnie nie dotyka; sam skoczę — zapewnia jeden z nas.

Wysokość na altimetrze rośnie powoli, lecz uparcie. Lasy, drogi, domy, całe połacie ziemi rozpłaszczyły się i rozlały plamami w dole. Słońce poranka oblewa to dymiącą, wilgotną jasnością. Samolot kładzie się w głęboki skręt i bierze zdecydowany kierunek na lotnisko. Patrzymy po sobie. Jeszcze kilka metrów... jeszcze kilkanaście sekund...

Na twarzach skupienie i powaga. Jesteśmy zmęczeni psychicznie przymusem skakania w oznaczonym czasie. Żeby to można było jeszcze skoczyć, kiedy człowiekowi zbierze się na chętkę, to jeszcze pół biedy, ale tu nie wolno ani sekundę wcześniej lub później.

Jesteśmy już nad lotniskiem. Dochodzi 600 metrów. Dotychczas podczas lotów nie zdawało się sobie sprawy z tej wysokości. Teraz dopiero czuje się w niej otchłań. Nieprzyjemnie na grzbiecie.

Obroty silników maleją. Już wiemy, co to ma znaczyć. Komendant załogi odwraca się i daje znak. Nie widziałem tego, lecz wyczułem, patrząc na twarz wykidajły. Ręka jego uczyniła dobitny, wypraszający gest nazewnątrz.

Podchodzimy i stajemy jeden po drugim na progu kabiny, opanowani i dokładni jak automaty. Lewa ręka przytrzymuje spadochron piersiowy, prawa na kółku odbezpieczającem. Po sygnale kłonimy się szybko do przodu jak słupy i wylatujemy nazewnątrz. Masyw samolotu, przepojony dudnieniem, zrywa się za nami i odlatuje wzwyż. Spadamy. Szum powietrza. Miękkość. Ziemia pędzi. Liczymy w duchu: sto dwadzieścia jeden i wyszarpujemy kółko. Za plecami szelest i trzepotanie. Nagle trzask i wstrząs. Szum powietrza ustał; znajdujemy się w kompletnej ciszy tak nagłej i głębokiej, że aż powodującej zdumienie. Nad nami bieli się majestatycznie rozwinięty parasol spadochronu. Balansujemy miękko na nim, zawieszeni pomiędzy niebem a ziemią. Nieco wyżej i dalej puszy się następny spadochron. Liczę; są wszyscy — pięciu. Kolega, czujący idjosynkrazję do trzynastki, najniżej. — Uważaj, bo zniesie ciebie w las i powystraszasz wrony — krzyczę do niego. — Wykąp się w bagnie — zasyła mi łobuzerskie życzenie.

Spływamy łagodnie coraz niżej. Ziemia, która zdawała się poprzednio tkwić nieporuszenie, teraz pęcznieje, rośnie w oczach podchodzi pod stopy. Należy teraz całe ciało przygotować do zetknięcia się z nią. Najlepiej zrobić wszystkie członki bezwładnemi i elastycznemi. Nogi lekko podwinięte pod siebie. Jeszcze kilka metrów. Przebywamy je jak w skoku i lądujemy na nogi i bok. Wstając, żałujemy, że emocja już się skończyła. Spadochron leży nieopodal — pulchna, połyskliwa góra jedwabiu. Możemy go teraz dotknąć tkliwie dłonią i pomyśleć, że przez jakiś czas życie nasze zależało od tej pajęczej, jedwabnej przędzy.



Co-gdzie-i kiedy?

Gordon Bennet i Meeting. — Międzynarodowy Kongres meteorologiczny. — Uroczystości w Cierlicku. — Nowe typy R. W. D. — Szybowcowe wyczyny. — (Grzeszczyk i Ganowiczówna). — Jumping. — Konkurs na marsz. — Kurs Oficerów Technicznych Lotnictwa. — Filmy. — Pateion Bajana.

Aż dwie stronice co, gdzie i kiedy? — po co?

Tak pewnie i ja zapytałbym redakcję, gdyby nie należało do moich właśnie obowiązków preparowanie tego krajowego aerobigosu.

Bigos, jak to bigos — jedni chwalą, inni mają idjosynkrazję. Tym ostatnim radzę nie łykać całości a poprostu wybrać z podtytułowego jadłospisu odpowiedni kawałek, wynaleźć go w tekście i połknąć.

Zaczynam od Gordon Bennetta, co do którego niektórzy czytelnicy mają jeszcze różne objekcje i pewne nieścisłe wyobrażenie. Powtarzam więc: zawody 23-cie z kolei. Stroną techniczną zawodów zajmuje się Aeroklub R. P., finansową Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. L. O. P. P. wyasygnowała na organizację tej imprezy 45.000 zł. Prócz tego różne instytucje państwowe dały 100.000 zł. Na czele kierownictwa zawodów stoi, podobnie jak zeszłego roku, ppłk. pil. ster. Jan Wolszlegier. W tym roku startuje 13 balonów, udział bierze 7 państw. Start z lotniska mokotowskiego w Warszawie rozpoczyna się w dniu 15 września, o godzinie 16-ej. Wstęp płatny. Bilety ulgowe (w tym członkowie L.O.P.P.) 50 gr. Inne od 1 zł. do 6 zł. (loże). Bezpłatnych biletów nie przewiduje się wcale. Płatne nabywać można i należy zawczasu w Aeroklubach, w Ośrodku Propagandy LOPP, w Orbisie i Ikarze i Instyt. Propag. i Turystyki m. st. Warszawy.

Listy zawodników ulegną nieznacznym zmianom, — proszę spojrzeć do poprzedniego numeru. Zmiana polega na tem, że balon szwajcarski zamiast p. Walo-Gebera będzie pilotował p. Erick Tilgenkamp z pasażerem p. Hansem Michelem. Dalej podano załogę balonu amerykańskiego U. S. Navy, którą tworzą pp. Rajmond F. Tyler i Howard Orwille, zaś balon francuski pilotowany przez p. Dollfusa nosi imię „Maurice Mallet".

Pamiętamy wszyscy, że Gordon Bennet łączy się w tym roku z Meetingiem Lotniczym. Pisaliśmy już, jakie atrakcje przygotowano. Jumping — skoki ludzi bez wagi (z balonami równoważącemi ciężar ciała skoczka), lot autożyro, zlot sportowych samolotów z całej Polski, szybowcowe loty, „Mały Gordon Bennett" — kolorowe baloniki dziecinne z kartkami. Słowem wielki festival lotniczy.

Kto będzie? — cała Polska. Trochę zagranicy też.

Będzie Pan Prezydent, Rząd, Korpus Dyplomatyczny, Generalicja, Duchowieństwo, Prasa, literatura, sztuka, kwiat aeronautyki krajowej, goście zagraniczni. Pozatem każdy, kto choć trochę kocha polski powietrzny ocean.

A kto myśli, że można kochać ziemię, nie kochając morza i powietrza, ten... zresztą o takich nie będę wogóle mówił. Poco pisać o przygłupkach i patałachach.

A ocean powietrzny to ważna rzecz. Jak nie wart jest ust ten, komu służą tylko do jedzenia, tak niegodzien powietrza, komu jest niezbędne tylko do oddychania. Tak mówił mi kiedyś pewien wykładowca meteorologji lotniczej, oburzający się, gdy kto inaczej tytułował go, niż profesorem aerologji. Zresztą pewnie miał słuszność, bo aerologja jest właśnie nauką o górnych warstwach powietrza.

Zostawiwszy jednak przy utartej nazwie tych, co atmosferę badają, muszę przypomnieć, że obecnie, mianowicie od 22 sierpnia trwa w Warszawie międzynarodowy kongres meteorologiczny (t. zw. OMI Organisation Meteorologique International). Jest to właściwie zjazd dyrektorów państwowych instytutów meteorologicznych. Bierze w nim udział około 90 uczonych — przedstawicieli 90 państw. Zjazd kończy się 13-go b. m.

W międzyczasie jest jeszcze jedna konferencja, meteorologji, ściśle lotniczej Państw Nadbałtyckich i Polski. Również w Warszawie dnia 9 i 10-go.

Jak ważną rzeczą jest dobrze zorganizowana wszechświatowa sieć meteorologiczna wie z nas każdy i przypomina, wracając myślą choćby do ubiegłych Challenge'ów. Pamiętamy, jak wszyscy zawodnicy jednogłośnie stwierdzali, że komunikaty meteorologiczne podczas lotu okrężnego były bez zarzutu.

Tak. Wracamy myślą do ubiegłych Challenge'ów, a gdy słowo „Challenge" wymawiamy przedewszystkiem promieniejemy dumą i radością dwukrotnego zwycięstwa, a zaraz potem kurczy się nam boleśnie serce, bo przypominamy sobie: Żwirko... Wigura... Cierlicko...

Przecie 11 września to rocznica Ich śmierci. Rocznica trzecia. Ku jej uczczeniu, staraniem „Komitetu Budowy Pomnika Żwirki i Wigury w Cierlicku" odbędzie się dnia 22 września r. b. uroczystość, połączona z otwarciem nowowybudowanej kaplicy pamiątkowej na miejscu katastrofy.

Uroczystość rozpoczyna się o godzinie 10-ej rano nabożeństwem na Kościelcu w Cierlicku Górnym; o godzinie 11,30 — akademja ku czci poległych lotników, połączona z przemówieniami reprezentacyjnemi, następnie pochód na miejsce katastrofy i oddanie kaplicy - mauzoleum pod opiekę Macierzy Szkolnej w Czechosłowacji. Po południu koncert orkiestry w lesie.

Dojazd z Polski na miejsce katastrofy — najbliżej przez Cieszyn; z Czeskiego Cieszyna do „Polonji" będą kursowały autobusy, względnie auta, na miejsce uroczystości. W sprawie ewentualnej przepustki zbiorowej, dla nieposiadających poszportów, należy się jak najwcześniej porozumieć z p. starostą J. Plackowskim w Cieszynie, przesyłając spis wyjeżdżających z podaniem adresów.

Pomówimy teraz o rzeczach mniej smutnych. Pamiętamy, co dwa lata temu napisał w „Locie Polskim" Mjr. Skarżyński: **„Najgłębszym hołdem pamięci Żwirki i Wigury, piękniejszym stokroć, niż łzy, kwiaty i mowy, a trwalszym niż pomniki, będzie wytężona praca nad rozbudową lotnictwa".** To też praca jest, a lotnictwo rozbudowuje się. Rozrasta się we wszystkich kierunkach. Lżejsze i cięższe od powietrza, z silnikiem i bez silnika. Czy wiecie państwo np. o ostatnich samolotach Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych? O RWD-13, albo o budujących się tam obecnie samolotach przeznaczonych do komunikacji powietrznej?

Powrócimy jeszcze do tego tematu.

A co myślą niedowiarki bezsilnikowych lotów o przelocie Inż. S. Grzeszczyka w dniu 18 sierpnia na szybowcu CW-5/35 (konstrukcji Inż. Czerwińskiego) z Bezmiechowej do Lwowa? Przeleciał 116,5 klm. lądował w Skniłowie na lotnisku, w locie tym wzniósł się o 1.875 mtr ponad miejsce startu. Zresztą — co mówić o Grzeszczyku. O ojcu polskiego szybownictwa. Każdy jego lot bezsilnikowy przyjmujemy, jak coś zupełnie zwykłego. Taką ma już renomę. Gdyby pewnego pięknego poranku Grzeszczyk bez silnika przeleciał przez Pacyfik, pewnie powiedzielibyśmy „Grzeszczyk? dopiero teraz?... ja myślałem, że on już dawno... Kobiece wyczyny imponują więcej. Szczególnie, kiedy są istotnie nie byle jakie. Tu poprostu przytoczę ostatni list kierownika szkoły szybowcowej w Bezmiechowej.

„Uprzejmie zawiadamiam, że dnia 25 sierpnia b. r. pilotka szybowcowa Aeroklubu Poznańskiego Krystyna Ganowicz wykonała na szybowcu typu Komar pierwszy kobiecy polski i światowy nocny lot żaglowy na szybowcu z lądowaniem na linję lamp.

Ogólny czas lotu wyniósł 5 godzin 40 minut, czas zaś lotu nocnego (po zachodzie słońca) — ponad 2 godziny.

W locie tym uzyskała wysokość 950 metrów ponad miejsce startu. Lot ten został jej zaliczony jako warunkowy do wyczynowej kategorji D".

A czy nie był zabawny skok porucznika Czecha na małym baloniku jumpingowym (na 100 m³ pojemności)? Skok 800 m w górę. Działo się to w Jabłonnie-Legjonowo dnia 19 sierpnia w południe.

Może mi ktoś zarzucić, że jumping to nie lotnictwo. Zgoda. Ale niech mi kto powie, że to nie sport. A muszę uzupełnić swój bigos innemi ciekawostkami, związanemi bądź co bądź z unoszeniem się w powietrze i ze sportem. Dlatego jedynie, a nie ze względu na przyzwyczajenie czytelników, do odnajdywania w tem miejscu drogi do przejawiania swego talentu, podam tu warunki konkursu muzycznego P. U. W. F. i P. W.

Konkurs muzyczny Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego.

§ 1. W celu ustalenia hymnu sportowego oraz marsza sportowego — P. U. W. F. i P. W. organizuje przy pomocy „Polskiego Związku Dziennikarzy Sportowych" — konkurs muzyczny.

§ 2. Przedmiotem konkursu będą:

a) **Hymn sportowy** (ze śpiewem) skomponowany na orkiestrę dętą. Hymn ten będzie wykonywany przy rozpoczęciu poważniejszych zawodów sportowych, przeglądach

i t. p. Słowa do hymnu sportowego winne być poważne, w miarę uroczyste, lecz jednocześnie pełne młodzieńczego optymizmu.

b) **Marsz sportowy** (ze śpiewem) dla junaków i sportowców. Marsz ten będzie używany przy defiladach, marszach i t. p. (pieśń marszowa). Słowa pieśni marszowej sportowców winny tchnąć pogodą, radością, hartem ducha, umiłowaniem sportu, a nawet wesołością.

§ 3. Państwowy Urząd W. F. i P. W. przeznaczył na konkurs następujące nagrody:

a) **złotych 1.500** — jako nagrodę łączną za muzykę i słowa hymnu sportowego.

W wypadku, gdyby muzyka i słowa hymnu sportowego nie stanowiły dostatecznie zwartej i jednolitej całości, Komisja Sędziowska może odznaczyć jedynie muzykę, lub tylko słowa hymnu.

Przy tym podziale wartość pierwszej nagrody za muzykę hymnu wyniesie 1.000 złotych, za słowa 500 złotych.

b) **złotych 1.000** — jako łączną nagrodę za muzykę i słowa marsza sportowego.

W myśl powyższej zasady Komisja Sędziowska może zakwalifikować do I-szej nagrody tylko muzykę marsza sportowego, lub też tylko słowa.

W wypadku wyróżnienia jedynie muzyki — Komisja przyzna za marsz 750 zł., wyróżniając jedynie słowa marsza Komisja przyzna 250 zł.

§ 5. W konkursie mogą brać udział zarówno pojedyncze osoby, jak i zespoły.

Prace na konkurs, w postaci 3-ch jednobrzmiących egzemplarzy nut (na fortepian) z podłożonym tekstem słownym, należy przesyłać pod adresem: P. U. W. F. i P. W. ul. Myśliwiecka 5. Warszawa.

Każdy egzemplarz nut musi być podpisany godłem autora lub zespołu autorskiego. Do nut należy załączyć zapieczętowaną kopertę zaopatrzoną w to samo godło. W kopercie tej winny być podane: imię, nazwisko oraz dokładny adres autora lub autorów.

§ 6. Komisja Sędziowska nie będzie rozpatrywała samych nut bez tekstu słownego lub samych słów bez muzyki.

§ 7. Prace na konkurs można przesyłać do dnia 15 padziernika 1935 r. Po tym terminie prace będą zwracane.

§ 8. Do Komisji Sędziowskiej konkursu P. U. W. F. i P. W. zaprosi przedstawicieli sfer muzycznych, literackich i sportowych.

§ 9. W wypadku nieprzyznania nagrody pierwszej lub pierwszych nagród w wymienionych działach konkursu — Komisja Sędziowska ma prawo rozdzielić ogólną sumę nagród na mniejsze nagrody.

Tym dla kogo technika jest bliższą od poezji i muzyki, opowiem coś wojskowego. O warunkach zapisów do Szkoły Podchorążych Lotnictwa.

Pan kierownik ministerstwa spraw wojskowych zezwolił na dodatkowe przyjęcie do Szkoły Podchorążych Lotnictwa na 3-letni kurs oficerów technicznych lotnictwa 1935/38, kandydatów spośród absolwentów Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa grupy technicznej, którzy w dniu 1.IX.1935 r. nie przekroczą 25 lat życia.

Kandydaci winni składać podania do komendanta Centrum Wyszkolenia Technicznego Lotnictwa w Bydgoszczy do dnia 1.X. b. r.

Inne warunki kandydatów zostały ogłoszone w rozkazie departamentu dowodzenia ogólnego ministerstwa spraw wojskowych Nr. 2110-21 (Wyszk. z dnia 27 maja 1935 r., który można przejrzeć w komendach P. K. U.

Nie każdy jednak może sam w lotnictwie wojskowem służyć, poza dobrą wolą, wiek, wykształcenie, zdrowie i inne drobiazgi, jak np. płeć nie są w danym wypadku bez znaczenia. Natomiast pójść do kina, na to, by obejrzeć sobie życie wojskowych lotników, w dodatku amerykańskich, jest już kwestją łatwiejszą. Z obecnie wyświetlanych filmów doradzam Legjon Nieustraszonych, który wyświetla kino Atlantic. Jeżeli nawet pewne fragmenty możnaby nazwać lekko naciągniętemi, to jednak przyznać musimy, że film jest dobry. Nawet bardzo dobry. Lotnicze plein aire wprost wspaniałe, charaktery mocne i ładne. Jest trochę sentymentalizmu bez mazgajstwa, są sceny budzące dreszcz, jest zdrowy humor. Krótko mówiąc — film trzeba zobaczyć.

Mamy też w Warszawie inny ciekawy film lotniczo - podróżniczo - egzotyczny. Z murzynami, lwami i samolotami. Nazywa się Baboona. Na tylnej okładce daliśmy z niego fotos. Idzie w Światowidzie.

Firma Syrena Electro nadesłała nam płytę do patefonu. Dziękujemy. Jest to melorecytacja Henryka Szatkowskiego „Ballada o szaleństwie Mac Donalda" słowa Hemara. Że wykonanie jest dobre, a melodja dobrana do słów doskonale, nie trzeba dodawać, gdyż nazwisko Szatkowskiego mówi samo za siebie. Nagrana też starannie. Przy okazji, jeżeli już mówimy o patefonach i płytach zechciałbym zapytać jedną ze znanych firm gramofonowych, kiedy szanowna ta instytucja zamierza wysłać Bajanowi patefon. Było bowiem tak. My wszyscy, niezainteresowani przechodnie ulicy Marszałkowskiej mieliśmy sposobność podziwiać piękne pudełko grające, przy którem kartka głosiła: „Dar dla Zwycięzcy Challenge'u kpt. Jerzego Bajana". I cóż z tego, że patefon oglądaliśmy na wystawie. W mieszkaniu Bajana nikt go nie widział. Nawet sam Bajan. Pewnie „spóźnił się w drodze"...

7. 13.

Z ŻYCIA LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Krakowski Okrąg Wojewódzki.

Szkoła Szybowcowa Krakowskiego Okręgu Wojewódzkiego LOPP w Bodzowie rozpoczyna w dn. 15.IX. b. r. szkolenie do kategorji A i B. Opłata za kurs zł. 90, dla członków kół szybowcowych i Aeroklubu Krakowskiego — zł. 60. Szkolenie odbywać się będzie 3 razy w tygodniu.

Informacje: Zarząd Krakowskiego Okręgu Wojewódzkiego LOPP — ul. Zwierzyniecka 26, II p.

Poznański Okrąg Wojewódzki.

W Barcinie została otwarta wystawa obrony przeciwlotniczo-gazowej urządzona staraniem miejscowego koła LOPP. Wystawa wywołała znaczne zainteresowanie ludności.

Śląski Okrąg Wojewódzki

Hojną ofiarę na LOPP złożył p. Franciszek Zagórnik, maszynista kolejowy z Katowic, oddając na cele Śląskiego Okręgu LOPP swe wszystkie obligacje 3% Premjowej Pożyczki Inwestycyjnej na kwotę zł. 400. Z uznaniem należy podnieść, że p. Zagórnik już poprzednio złożył na rzecz LOPP obligacje Pożyczki Narodowej. Zarząd Śląskiego Okręgu LOPP tą drogą składa p. Zagórnikowi podziękowanie.

✻

Koło LOPP przy kopalni Giesche w Nikiszowcu - Janowie zorganizowało w dn. 24.VIII. b. r. na boisku kopalnianem zawody modeli latających. Uzyskano dobre wyniki. M. in. model typu „Kaczka" J. Kostki osiągnął czas lotu 1 min. 6 sek., lądując na rynku w Nikiszowcu. Po konkursie dla zgromadzonych ok. 2.000 osób wyświetlono 3 filmy lotnicze.

Tarnopolski Okrąg Wojewódzki.

Staraniem Obwodu LOPP w Złoczowie odbył się 2 tygodniowy kurs III kat. dla drużyn odkażających, w którym biorą udział kandydaci drużyn Straży Pożarnej w liczbie ok. 50 osób.

Wileński Okrąg Wojewódzki.

Dn. 29.VIII b. r. na szybowisku w Grzegorzewie odbyła się uroczystość zakończenia 2-go turnusu praktycznego kursu szybowcowego oraz rozdanie świadectw. Ogółem uzyskało kat .A pilotów szybowcowych 47 i w tej liczbie 10-ciu kat. B. Wśród młodych pilotów znalazło się 12 pań, przyczem 2 z nich zdobyły kat B.

Wołyński Okrąg Wojewódzki.

Oficerowie rezerwy przebywający na kursie w Szkole Podchor. Rez. Artylerji we Włodzimierzu, złożyli jako ofiarę na LOPP zł. 39.80, niezależnie od tego, że są stałymi członkami LOPP w okręgach właściwych swych miejsc zamieszkania.

✻

LOPP uruchomiła w Łucku na pl. Trynitarskim publiczny schron przeciwgazowy. Schron jest odwiedzany licznie przez publiczność, która z dużem zainteresowaniem słucha objaśnień instruktorów.

XII TYDZIEŃ L. O. P. P.

OD 13-GO DO 20-GO PAŹDZIERNIKA R. B. WŁĄCZNIE



ZE ŚWIATA

Lotnictwo Italskie, przygotowując się do kampanji wojennej z Abisynją, zbudowało w ciągu ubiegłych 3-ch miesięcy w Erytrei kilka doskonale urządzonych portów lotniczych oraz około 35 lotnisk.

Spadochroniarstwo robi się sportem narodowym w Z. S. R. R. Sowiety posiadają w obecnej chwili przeszło 10.000 dyplomowanych skoczków. Ostatnio w dniach pomiędzy 6 a 15 sierpnia odbyły się zawody lotnicze pod Moskwą. Jeden z punktów programu zawodów obejmował skok ze spadochronami małego oddziału wojskowego z całym wyposażeniem,. Po wylądowaniu oddział zobowiązany był odbyć dziesięciokilometrowy marsz w trudnych warunkach i na nieznanym terenie, a następnie przebyć jeden kilometr w maskach przeciwgazowych.

Zakłady Siemens'a w Niemczech wyprodukowały nowy typ telefonu o wadze 1.200 gramów. Telefon pozwala pilotom utrzymywać łączność z resztą załogi, a również pozwala porozumiewać się z holowanym samolotem lub szybowcem. Drut połączeniowy znajduje się wewnątrz linki holowniczej. Podczas ostatnich zawodów szybowcowych w Röhn instalacja ta została wypróbowana przez znanego szybownika Riedela.

1



2

Holenderski szybownik p. Van Neyenhaff ustanowił rekord długości lotu dla Holandji na trasie pomiędzy Amsterdam—Rotterdam—Amsterdam na szybowcu „Grunau Baby", przelatując w jedną stronę w ciągu dwóch godzin, czyli robiąc 40 klm. na godzinę **(1)**.

Na lotnisku Rooserelt-Field w Nowym Jorku odbyły się próby z samolotem znanego konstruktora p. Poppera. W samolocie tym zamiast płatów wynalazca używa rotorów. **(2)**



3



4

Dużą popularnością cieszą się ostatnio w Anglji samoloty turystyczne „Hornet Moth", wyposażone w silniki Gipsy Major 130 HP. Samolot rozwija szybkość do 200 km/godz. jest bardzo ekonomiczny w użyciu, łatwy w sterowaniu; wnętrze kabiny przypomina mały luksusowy salonik. **(3)**

Koło Spesyi (Italja) odbyły się wielkie manewry połączonych sił lotniczych i morskich, podczas których przeprowadzona została próba grupowego bombardowania (pociski ostre). Udział w bombardowaniu wzięło 180 samolotów.

Na lotnisku le Bourget pod Paryżem odbyły się próby ze skafandrem przeznaczonym do lotów stratosferycznych. Jak zapewnia wynalazca dr. Rozenthield ubiór ten umożliwia przebywanie na wysokości 14.000 mtr. **(4)**

W Hiszpanji oddziały specjalnej policji „Tropa de Asalto" prowadzą bardzo intensywne ćwiczenia w maskach przeciwgazowych. **(5)**

L. Grey.



5

WRZESIEŃ 1935

Zebrał W.D.G.

1 **1935 — Początek kursów szybowcowego szkolnego i treningowego w m. Polichno.**

1935 — Początek kursów szkolnego, treningowego i wyczynowego w m. Bezmiechowej.

1931 — LOPP wystawiła na Rodo-Aero-Chemicznej Wystawie w Bukareszcie wagon propagandowy L.O.P.P. Dyrekcji P. K. P. Lwów, który zdobył powszechne zainteresowanie i uznanie.

1934 — W Warszawie otwarto Challenge International de Tourisme 1934 r., organizowany przez Aeroklub Rzeczypospolitej.

2 1933 — Zginął śmiercią lotniczą as włoskiego lotnictwa gen. pil. Francesco markiz de Pinedo.

1923 — Kpt. pil. Ratomski i por. pil. Wojciechowski odbyli lot na 2-ch myśl. samolotach „Balilla" z Krakowa do Bucuresti dla zrewizytowania Lotnictwa Rumuńskiego.

3 1922 — W Polsce powstaje regularna komunikacja lotnicza (pasażersko - pocztowo - towarowa).

4 1933 — Kpt. F. Hynek i por. Z. Burzyński w Ameryce zdobywają dla Polski po raz pierwszy puhar Gordon-Bennetta na balonie „Kościuszko".

1935 — Aeroklub Szwajcarji organizuje zawody szybowcowe na Jungfrau.

6 1929 — Poświęcenie i otwarcie hangaru L.O.P.P. w Porubanku pod Wilnem.

7 **1935 — Rozpoczęcie zawodów p. n. „Beskid-Bałtyk", urządzanych przez Aeroklub Śląski.**

1934—„Międzynarodowy Weeck-End Lotniczy w Krakowie" był zorganizowany przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

8 **1935 — Rozpoczęcie w Polichnie 3-go w b. r. kursu lotów żaglowych (szkolnego i treningowego).**

9 1896 — Otto Lilienthal — pionier lotnictwa, ginie śmiercią lotniczą przy oblatywaniu skonstruowanego przez siebie szybowca.

1935 — Zjazd Federation Aeronautique International. Na zaproszenie Aeroklubu Królestwa Jugosławji. Obrady odbędą się w Dubrowniku.

10 **1935 — Zakończenie 2-go w b. r. kursu lotów żaglowych (szkolny i treningowy) w m. Polichno.**

11 1932 — Dzień bolesnych rocznic dla lotnictwa polskiego i francuskiego: 11.IX.1932 r. w katastrofie pod Cierliskiem zginęli ś.p. por. pil. Fr. Żwirko i ś p. inż. S. Wigura, bohaterscy zwycięzcy Challenge'u 1932 r. Dn. 11.IX 1917 r. we Francji w walce powietrznej ginie twórca francuskiego lotnictwa myśliwskiego, kpt. pil. Guynemer.

12 1933 — Przy wyczynowym locie dla zdobycia międzynarodowego rekordu długości lotu w linji prostej ginie w Z.S.R.R. w m. Jadrino koło Kazania kpt. pil. inż. J. Lewoniewski.

1933 — Ukonstytuowano Odznakę Honorową L.O.P.P. dla osób szczególnie zasłużonych w pracy na polu L.O.P.P.

1935 — Termin przybycia zawodników na zawody o puhar Gordon - Bennetta do Warszawy.

13 **1935 — 10-lecie istnienia lotniska w Łodzi, ufundowanego przez L. O. P. P.**

1921 — Pil. niem., Wolf Hirth, odbywa rekordowy lot na szybowcu nad płaskim terenem — 21 min. 57 sek.

14 **1935 — Meeting Lotniczy w Warszawie.**

1932 — Otwarcie ośrodka propagandowego L.O.P.P. w Warszawie.

1929 — Przedstawiciele Lotnictwa Łotewskiego składają wizytę lotnictwu Polskiemu w Warszawie.

1934 — Powrót z Jugosławji eskadry pod d-wem gen. pil. inż. L. Rayskiego.

15 **1935 — Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej rozpoczyna międzynarodowe zawody o puhar Gordon Bennetta. Start do 23-ch zawodów odbędzie się w Warszawie.**

1935 — Święto 2-go Baonu Balonowego w Jabłonnie Leg.

1915 — Niemieccy lotnicy bombardują Paryż — zrzucono 22 tonny bomb lotniczych.

1935 — Początek kursu szybowcowego szkolnego i treningowego w m. Polichno.

16 1934 — Zakończenie Challenge 1934 International de Tourisme w Warszawie. Pierwsze miejsce i puhar po raz drugi dla Polski zdobył kpt. pil. Jerzy Bajan, drugie miejsce pilot komunikacyjny Płonczyński Stanisław, trzecie — pil. niem. Seideman Hans.

1928 — Otwarcie lotniska w Częstochowie, ufundowanego przez L.O.P.P.

1925 — Pułk. pil. inż. L. Rayski kończy Rajd Śródziemnomorski.

1922 — Zawody Lotnictwa Wojskowego p. n. „1 lot okrężny dokoła Polski", zwycięża por. pil. Stefan Pawlikowski.

18 1924 — Został zorganizowany Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Białymstoku.

1935 — Zakończenie zawodów szybowcowych na Jungfrau organizowanych przez Aeroklub Szwajcarji.

19 1928 — Inż. de la Cierwa na autożyro własnej konstrukcji przebywa La Manche.

20 1934 — Została otwarta Wystawa Obrony Przeciwlotniczo-Gazowej w Katowicach.

21 1913 — Franc. pilot Pegoud wykonuje pierwszy akrobatyczny lot (robi m. in. „looping").

22 **1935 — Otwarcie 1-ch Krajowych Zawodów Szybowcowych, organizowanych przez P.K.S. w Ustjanowej (zakończenie w dn. 6. X. b. r.).**

1935 — Odsłonięcie Kaplicy-mauzoleum na miejscu zgonu ś. p. por. F. Żwirki i inż. St. Wigury w Cierliskach.

1928 — Został zorganizowany komitet Wojewódzki L.O.P.P. Dyrekcji P. K. P. w Krakowie.

1922 — Powstało Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej.

23 1934 — Aeroklub Rzeczypospolitej urządził w Warszawie 22-ie międzynarodowe zawody balonów wolnych o puhar Gordon-Benneta. Start odbył się z lotniska Mokotowskiego.

1910 — Franc. pil. Geo Chawez przeleciał nad Alpami.

1924 — Polska eskadra rozpoczyna lot zespołowy Paryż — Wiedeń — Warszawa.

24 1924 — Został zorganizowany Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Kielcach.

1933 — Otwarcie lotniska w Inowrocławiu, ufundowanego przez L.O.P.P.

25 1926 — Kpt. pil. Bol. Orliński powraca na „Breguet XIX" do Warszawy, kończąc raid powietrzny Warszawa—Tokio—Warszawa, subsydjowany przez L.O. P.P.

1920 — W Łucku zginął śmiercią lotniczą kpt. pil. I. Słoniewski.

1934 — Balon polski „Kościuszko" z załogą kpt. Hynkiem i por. Pomaskim, po przebyciu 1333 klm. 500 mtr. zdobył 1 miejsce na zawodach o puhar Gordon-Bennetta, organizowanych przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, zdobywając tym samym dla Polski przechodni puhar po raz drugi.

26 1915 — Francuscy lotnicy dokonali zbombardowania zajętego przez Niemców Valenciennes.

27 1934 — Sow. lotnik Jewdokimow dokonał wyczynowego skoku ze spadochronem z samolotu, znajdującego się na 8.100 mtr. i otwierając spadochron dopiero na wysokości 200 mtr. nad ziemią.

28 **1935 — Zakończenie kursów szkolnych, wyczynowych i treningowych w Szkole Szybowcowej w Bezmiechowej.**

1925 — Japońscy piloci Abe i Kawaczi zakończyli raid etapowy na trasie Tokio — Paryż (13.300 klm.).

29 1924 — Przelot grupowy polskiej eskadry nad Alpami.

30 1932 — Inż. J. Drzewiecki na turyst. samolocie „RWD-7" ustanowił międzynarodowy rekord wysokości 6.023 mtr. dla samolotów tej kategorji.

1933 — Sowiecki balon stratosferyczny p. n. „Osoawiachim" zdobywa wysokość 17.200 mtr.

1929 — Pilot niem. Fritz Oppel odbywa pierwszy lot na samolocie z napędem rakietowym.

14-15-IX
1 9 3 5

L.O.P.P.
A. R. P.

WIELKI MEETING LOTNICZY

ZAWODY
BALONÓW
WOLNYCH
O
PUHAR IM.

GORDON BENNETT'A

W A R S Z A W A

NAJWIĘKSZE ZAWODY TEGOROCZNE W POLSCE

L.O.P.P. —— A.R.P.

„LOT" POLSKIE LINJE LOTNICZE

DYREKCJA: Warszawa, Pl. Napoleona 9, telefon 563-60

Biuro miejskie:
Al. Jerozolimskie 35, Warszawa
Tel. 808-50 i 808-60

Informacje i bilety we wszystkich większych biurach podróży i u portjerów większych hoteli.

Bilety w dwóch kierunkach. — Przy nabyciu równocześnie normalnych biletów w dwóch kierunkach (tam i spowrotem) przysługuje 20-to **procentowa zniżka** od ceny biletu w kierunku powrotnym. Bilety powrotne ważne są na przeciąg 2 miesięcy.

Ceny biletów dla dzieci. — Za towarzyszące pasażerowi dziecko do lat 3-ch, jeżeli nie rezerwuje się dla niego osobnego miejsca, opłaca się 10%, do lat 7-miu — 50% normalnej ceny biletu.

Dzieci poniżej lat 3, które nie mają prawa do osobnego miejsca w samolocie, nie mają również prawa do przewozu bezpłatnego bagażu. Dzieciom powyżej 3 lat przysługuje prawo do bezpłatnego przewozu 15 kg. bagażu.

Zniżki indywidualne. — Ze zniżek indywidualnych korzystają następujące kategorje osób (z wyjątkiem odcinka Poznań—Berlin).

Ze zniżki 20% korzystają:

Senatorowie i Posłowie na Sejm R. P.

Członkowie Sejmu Śląskiego.

Radni miast i urzędnicy tych samorządów, które są udziałowcami P. L. L. „LOT",

Urzędnicy państwowi R. P. w służbie czynnej,

Oficerowie i podoficerowie zawodowi W. P. w służbie czynnej,

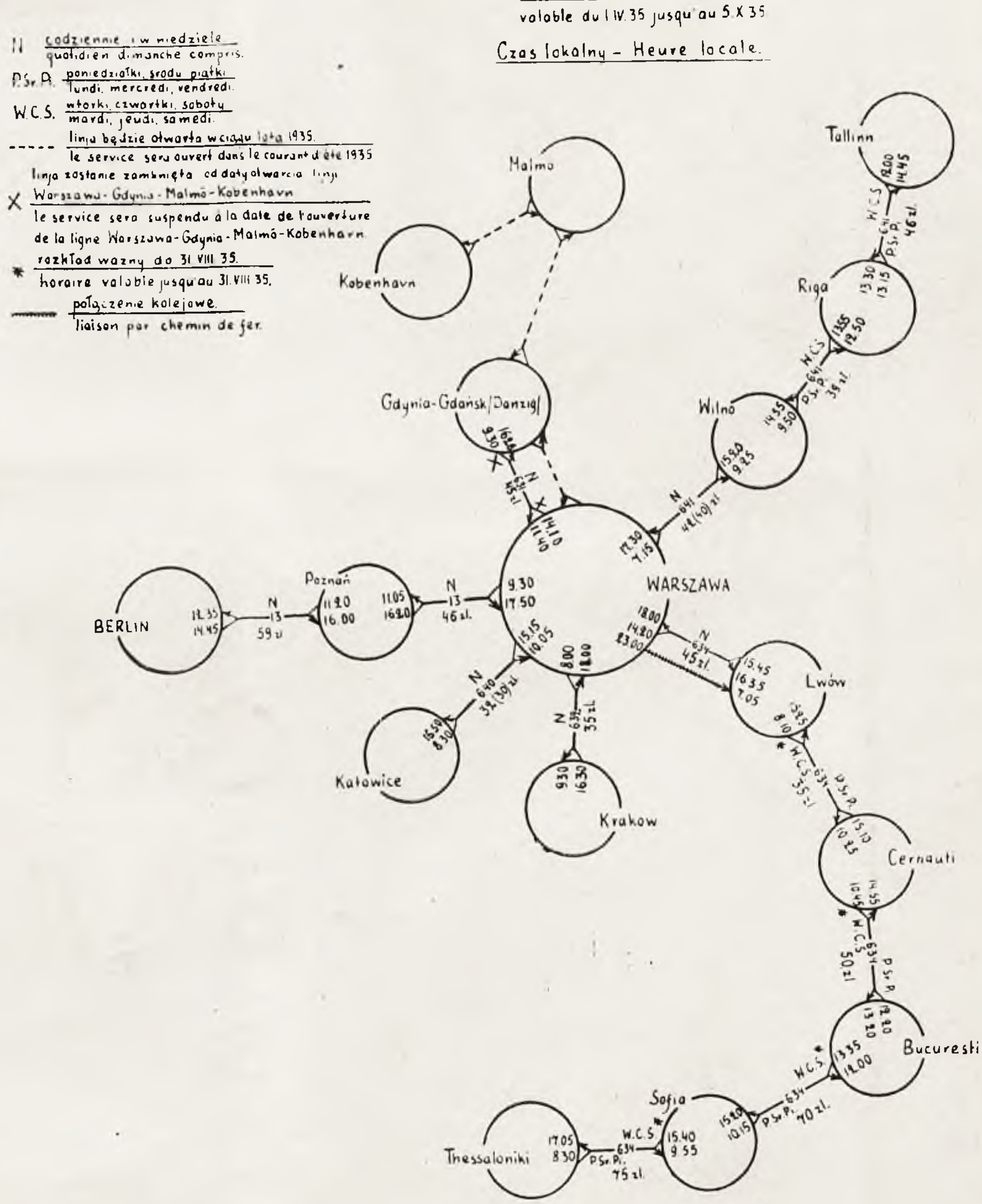
Inwalidzi wojenni W. P.,

Młodzież szkolna.

Ze zniżki 10% korzystają:

Członkowie Aeroklubu R. P. i Klubów afiljowanych oraz stali członkowie L. O. P. P.

ROZKŁAD LOTÓW.
Lato 1935.
ważny od 1.IV.35 do 5.X.35.
Horaire aérien Été 1935.
valable du 1.IV.35 jusqu'au 5.X.35
Czas lokalny - Heure locale.



Redakcja rękopisów nie zwraca.

Warunki prenumeraty w kraju: *rocznie* 10 zł., *półrocznie* 5 zł., *kwartalnie* 2 zł. 50 gr.

Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., *półrocznie* 4½ fr. szw. — *Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.*

Ceny ogłoszeń: Okł. Cała Strona 1.000 zł., ½ str. 500 zł., ¼ str. 300 zł. Barwa o 30% drożej.

Komitet Redakcyjny: Przewod. mjr. pil. A. Wojtyga. Czł. płk. inż. K. Moniuszko, mjr. pil. F. Haberek, inż. St. Krasuski

Redaktor: Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P. *Red. i adm.: Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.* *Konto P. K. O. 7.860.*

Sp. Akc. Zakł. Graf. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12, w dzierżawie Spółki Wydawniczej Czasopism, Sp. z o. o.

